Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10716

14. 05. 98

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Oswald Metzger, Christian Sterzing, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/8574 –

Unterstützung der Schweiz bei den Verhandlungen zum Alpentransit

A. Problem

Der Antrag stellt fest, daß die Alpen in Europa einer der ökologisch sensibelsten Räume seien. Luftschadstoffe und Lärm wirkten dort besonders folgenschwer und könnten über die Gefährdung ganzer Berghänge (Waldsterben) und über unerträgliche Lärmbelastungen gravierende Schäden verursachen, die bis zur Unbesiedelbarkeit von Teilräumen führten. Gleichwohl sei der Güterverkehr zwischen Italien und den Staaten nördlich der Alpen durch ständiges Wachstum gekennzeichnet. In der Schweiz habe sich trotz des hohen Bahnanteils die Tonnage des alpenquerenden Straßenverkehrs seit 1980 verfünffacht, wobei der Transitverkehr die höchsten Wachstumsraten aufweise. Im Jahr 1996 hätten bereits 1,1 Millionen Schwerverkehrsfahrzeuge die Schweizer Alpen überquert. Damit werde auch in der Schweiz der Straßengüterverkehr zunehmend zu einem massiven Umweltproblem.

Daher soll die Bundesregierung unter anderem aufgefordert werden, die Pläne der Schweiz zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und einer Alpentransitabgabe innerhalb der EU nachdrücklich zu unterstützen, um den Schutz der Alpen und die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu gewährleisten. Daneben wird verlangt, im Bereich der Transitkorridore zur Schweiz auf einen weiteren Ausbau der Bundesfernstraßen zugunsten des umgehenden Ausbaus der Schienenwege zu verzichten.

B. Lösung

Ablehnung des Antrages.

Ablehnung des Antrages mit großer Mehrheit

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag – Drucksache 13/8574 – abzulehnen.

Bonn, den 25. März 1998

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Claus-Peter Grotz**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Claus-Peter Grotz

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag „Unterstützung der Schweiz bei den Verhandlungen zum Alpentransit" – Drucksache 13/8574 – in seiner 197. Sitzung vom 9. Oktober 1997 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus sowie an den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der **Ausschuß für Wirtschaft** hat in seiner 78. Sitzung vom 25. März 1998 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Enthaltung der Gruppe der PDS und Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat in seiner 67. Sitzung vom 14. Januar 1998 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus** hat in seiner Sitzung vom 4. Februar 1998 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimme der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion der F.D.P. und der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der **Haushaltsausschuß** hat in seiner Sitzung vom 11. Februar 1998 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuß für Verkehr** hat die Vorlage in seiner 68. Sitzung vom 25. März 1998 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Gruppe der PDS, den Antrag – Drucksache 13/8574 – abzulehnen.

II.

Die Antragsteller haben in der Sitzung des **Ausschusses für Verkehr** deutlich gemacht, daß das Ziel des Antrages nicht die Vertretung der schweizer Interessen sei, sondern die Unterstützung der modernen, verkehrspolitisch und marktwirtschaftlich orientierten Position der Schweiz, die sich in Übereinstimmung befinde mit dem EU-Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr". Dies zu unterstützen sei im Interesse der Bundesrepublik Deutschland und des Alpenschutzes. Deutschland habe die Alpenkonvention mitunterzeichnet und müsse daher auch auf den konsequenten Schutz achten. Im geltenden Transitabkommen mit der Schweiz, das Deutschland als Vertragspartner mitunterzeichnet habe, sei in Artikel 12 geregelt, daß nicht nur die Anlastung der Wegekosten anzustreben sei, sondern sogar die Anlastung der Umweltkosten. Davon könne im Moment überhaupt keine Rede sein. Die Position der Schweiz sei zukunftsweisend, sie sei richtig. Es sei zu wünschen, daß Deutschland mittelfristig selbst eine leistungsabhängige Verkehrsabgabe einführe und darauf dränge, daß diese die Eurovignette

ablöse. Die Eurovignette habe weder einen Lenkungseffekt noch sei sie ausreichend hoch noch ausreichend verursachergenau und verursachergerecht. Im übrigen sei anzumerken, daß die Schweizer die neuen Schienentunnels durch den Lötschberg und den Gotthard auf eigene Kosten bauten. Der Verkehr, der dort durchfließen solle, sei zum allergrößten Teil Transitverkehr und nicht innerschweizer Verkehr. Man könne und dürfe nicht erwarten, daß die Schweizer Steuerzahler Milliarden in Verkehrsprojekte investierten, von denen sie unmittelbar nichts hätten. Deshalb müsse man den Schweizern die Chance geben, daß sie über eine relativ hohe Schwerverkehrsabgabe die Infrastrukturkosten wenigstens zum Teil wieder erwirtschafteten.

Die Koalitionsfraktionen wiesen darauf hin, daß dieser Antrag nach der Diskussion um die Erhöhung der Mineralölsteuer und die Steuerbefreiung für Flugbenzin das dritte Element darstelle, mit dem der Verkehr einseitig verteuert werde und eine weitere Belastung insbesondere des deutschen Transportgewerbes erreicht werden solle, das ohnehin in einer schwierigen Konkurrenzsituation stehe. Gerade für die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern seien diese Pläne untragbar. Natürlich gebe es unterschiedliche Positionen und Interessen. Aber von der Bundesregierung könne man erwarten, daß sie zunächst einmal deutsche Interessen vertrete. Es könne nicht sein, daß Deutschland die Interessen der Schweiz vertreten solle. Bei den Verhandlungen zum Alpentransit möchte die Schweiz ihre Position nutzen, um eine Abgabe zu erheben, die Elemente enthalte, die es im EU-Bereich insbesondere in Deutschland so nicht gebe. Hier könne es nicht Aufgabe von Deutschland sein, einem Verhandlungsergebnis zuzustimmen, mit dem die Schweiz sich weiterhin eine Sonderposition erarbeiten möchte, noch dazu mit der Folgewirkung auf die Nachbarländer, insbesondere Österreich und Frankreich, die dann wahrscheinlich nachziehen würden.

Wenn – wie von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gefordert – auf den Ausbau der Transitkorridore verzichtet würde, dann bedeute dies konkret in Straßenbaumaßnahmen, daß die Bauarbeiten auf der A 5 und der Hochrheinautobahn eingestellt werden müßten, den Verzicht auf den Ausbau der B 30, den Verzicht auf Ausbau der A 96 und A 7 sowie den Verzicht auf Maßnahmen an der B 27 und der B 28. Die Ausbaumaßnahmen bei den genannten Autobahnen und Bundesstraßen seien jedoch vor Ort von allen Beteiligten gewünscht. Der Antrag werde daher abgelehnt. Es werde vielmehr von der Bundesregierung erwartet, daß sie versuche, bei den Verhandlungen ein Ergebnis zu erzielen, mit dem das süddeutsche Transportgewerbe, das ohnehin schon durch die österreichische „Ökopunkte-Regelung" massive Schwierigkeiten habe, nicht weiter benachteiligt werde.

Die Fraktion der SPD betonte, daß es auch im deutschen Interesse sei, Lösungen gemeinsam mit der Schweiz zustande zu bringen. Genau diese Lösung sei auf der letzten Verkehrsministerkonferenz durch das Verhalten des Bundesministers für Verkehr verspielt worden, obwohl sich die Schweiz in der Höhe der Transitgebühr sehr flexibel gezeigt habe. Solche wichtigen Fragen würden in der Schweiz mit Volksabstimmungen geregelt. Im Jahre 1994 habe das schweizer Volk mit Zweidrittelmehrheit die Verlagerung des gesamten Alpentransitverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe beschlossen. Das Parlament habe das Ausführungsgesetz dazu im Dezember 1997 beschlossen. Die Volksabstimmung dazu gebe es im Herbst 1998. Im Bereich des Schienenverkehrs werde das Parlament 1998 den Bau von zwei neuen Alpentunnels (Gotthard und Lötschberg) und die Anbindung an das europäische Netz von Hochgeschwindigkeitszügen sowie eine Bahnreform beschließen. Es gebe zudem Bestrebungen in der Schweiz, die 28-Tonnen-Linie aufzugeben und 40-Tonnen-Lkw zuzulassen. Dies aber unter der Bedingung, daß der zusätzliche Verkehr auf der Schiene und nicht auf der Straße abgewickelt werden müsse. Damit solle unterstrichen werden, daß es durchaus Bestrebungen in der Schweiz gebe, die man aufnehmen solle, wenn man an einer europäischen Einigung in diesem Bereich interessiert sei. Im Ergebnis müsse es eine einheitliche Regelung für die Alpenregion geben, damit keine Umwegverkehre stattfänden.

Die Gruppe der PDS war der Ansicht, daß der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN durchaus in die richtige Richtung weise. Im Antrag stehe allerdings nichts zum Thema Verkehrsvermeidung. Dabei stelle gerade der alpenquerende Verkehr in gigantischem Maße inflationären Verkehr dar. Der Antrag gehe weiter davon aus, indem man den Bau neuer Alpentransversalen (NEAT) unterstelle, daß sich der alpenquerende Verkehr verdreifache. Es gebe allerdings in der Schweiz heftige Diskussionen, daß die der NEAT zugrundeliegenden Berechnungen heute nicht mehr stimmten. Außerdem gebe es in der Schweiz Stimmen, die behaupteten, daß nach Ausbau der NEAT die Schweiz mit einer Schuldenlast von 300 Mrd. Franken belastet sein könnte. In dem Antrag stehe weiterhin, daß das Prinzip der Marktwirtschaft durch die Schweizer Maßnahmen nicht angetastet, sondern mustergültig umgesetzt würde. Wenn man allerdings Marktwirtschaft dem Verhalten zur Natur gegenüberstelle, dann werde Natur „vernutzt". Die Knappheit des Gutes Natur schlage sich nicht in Preisen nieder. Deshalb sei ein planender Umgang mit der Natur notwendig.

Bonn, den 25. März 1998

Claus-Peter Grotz

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44

ISSN 0722-8333